

## Секция 1: Системный анализ, управление и обработка информации в экономике

## Литература.

1. Уилсон У., Йохансон П. Новый дивный мир. Индекс быстроразвивающихся рынков 2011-2012 // Институт исследований развивающихся рынков бизнес-школы СКОЛКОВО – «Эрнст энд Янг» (IEMS), выпуск 12-04, август 2012.
2. Мишарин А.С., Клепач А.Н., Белоусов Д.Р. Посткризисное развитие России: модернизация, инновации и социальное государство. Перспектива до 2025 года. – Екб: ОАО «ИПП «Уральский рабочий», 2011 — 160 с.
3. Федоров Е. А. Промышленная политика как механизм стимулирования инновационной деятельности : диссертация на соискание ученой степени канд. экон. наук / Е. А. Федоров. – Санкт-Петербург, 2010. – 227 с.
4. Апокин А. Мировая экономика в долгосрочной перспективе: цели и задачи субъектов // Вопросы экономики. 2012, №6. М.: Издательство НП «Редакция журнала «Вопросы экономики», 2012. – 160 с. С.89-109.
5. Полтерович В. М. Проблема формирования национальной инновационной системы. // Экономика и математические методы, 2009, №2
6. Глазьев С. Ю. Стратегия опережающего развития России в условиях глобального кризиса / С. Ю. Глазьев. – М.: Экономика, 2010. – 255 с.
7. OECD: «Measuring Innovation: A New Perspective». Patents and trademarks per capita, 2005-07 – URL: <http://www.oecd.org/site/innovationstrategy/45184357.pdf> (дата обращения: 18.09.2015)
8. Craig R. Carter and Dale S. Rogers. A framework of sustainable supply chain management: moving toward new theory // International Journal of Physical Distribution & Logistics Management. April 2008. p. 360-387
9. Daly, H. E. 2008. Ecological economics and sustainable development, selected essays of Herman Daly. Edward Elgar Pub.
10. Fullerton J. 2015. Regenerative capitalism: how Universal Principles And Patterns Will Shape Our New Economy
11. Cooper R.G. Winning at new products. Accelerating the process from idea to launch. – Cambridge (MA): Perseus Publishing, 2001.
12. Данные Единой межведомственной информационно-статистической системы (ЕМИСС) - URL: <http://www.fedstat.ru/indicator/data.do?id=43216> (дата обращения: 19.09.2015)

**АНАЛИЗ ПРОЕКТОВ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ДОРОГ**

*С.В. Разумников, ассистент, В.В. Столяров, студент*

*Юргинский технологический институт (филиал) Национального исследовательского  
Томского политехнического университета  
652055, Кемеровская обл., г. Юрга, ул. Ленинградская, 26  
E-mail: vlad\_9506-95@mail.ru*

Автомобильные дороги – важнейший элемент экономики и наиболее крупный составляющий транспортный инфраструктуры любой страны. Высокая поддержка характеристики эксплуатации и развитие дорожной сети - необходимое условия экономического роста, обеспечения и национальной целостности государства в безопасности, улучшение и повышения уровня жизни населения. Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, самым необходимым является условием ее территориальной целостности, пространство единства экономики. Они связывают страну с остальным миром, являясь основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в глобальную экономическую систему.

Главным этапом любого строительства – это, конечно, проектирование. После проектирования проводятся геологические изыскания, во время которых становится понятной специфика рабочей зоны. На основании этих данных разрабатывается план строительства дороги. Также в процессе можно получить массу сопутствующей информации - например, выявить опасные для дорожного строительства природные процессы.

Основной фактор это некачественное сырье, которое используется при строительстве дорог.

В настоящее время большое внимание российской общественности, также как и специальных служб, которые должны заниматься проблемой дорог, направлено на профилактические меры повышения безопасности в условиях практически полного отсутствия хороших дорожных покрытий.

Необходимо, в первую, очередь, совершенствование российских законов РФ, направленных на строительство и поддержание дорог в нормальном состоянии. Кроме того, необходима грамотная работа специалистов, которые должны правильным образом рассчитать необходимое количество средств, которые стоит затратить на российские дороги, а также определённое выделение количества финансовых средств. Еще одной проблемой российских дорог является их маленькая пропускная способность. Дело в том, что количество автомобилей с каждым годом только увеличивается, а количество километража дорог не успевает расти в нужном темпе.

В таблице 1 представлена оценка автомобильных дорог в городах России. Оценка состояний дорожного полотна, размещение и разметка светофоров и знаков.

Таблица 1

Оценка автомобильных дорог в городах России

Оценка	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.
Абсолютно неудовлетворительное	26%	25%	24%	23%	33%	39%	35%
Скорее неудовлетворительное	34%	36%	37%	39%	31%	19%	20%
Скорее удовлетворительное	36%	36%	39%	35%	35%	35%	39%
Хорошее	12%	11%	11%	8%	13%	13%	13%
Доля положительных оценок	46%	45%	47%	41%	46%	43%	53%

Причины плохих дорог в России.

1. Причина. Это коррупция. Рис.1.

2. Причина. Устаревшие технологии.

При новых технологиях такой работы.

Песок-Геополотно-Щебень-Георешетка-Полимерный битум.

Дороги будут служить нам от 13 до 15 лет, только увеличится смета +1% или 2 %.

Если строить новые дороги по новым технология, в 4 раза будут качественных дорог. А если убрать полностью коррупционную составляющую удорожание в 3 раза то можно цифру умножить еще на 3 раза. И Россия за те же цены может получить в 10-15 раз больше новых дорог. А через 12-15 лет у нас будут идеальные дороги.

Россия 2020.

Будет тратить 80% на ремонт дорог и только 20% на строительство новых дорог.

Потери.

Россия теряет только на плохих дорогах 6-8% ВВП за 1 год, 80%-аварий по данным ГИБДД связаны с дефектом дорог 150.000 тыс. аварий, а погибают 20.00тыс в аварии за последний 1 год. Россия страна хороших дорог.

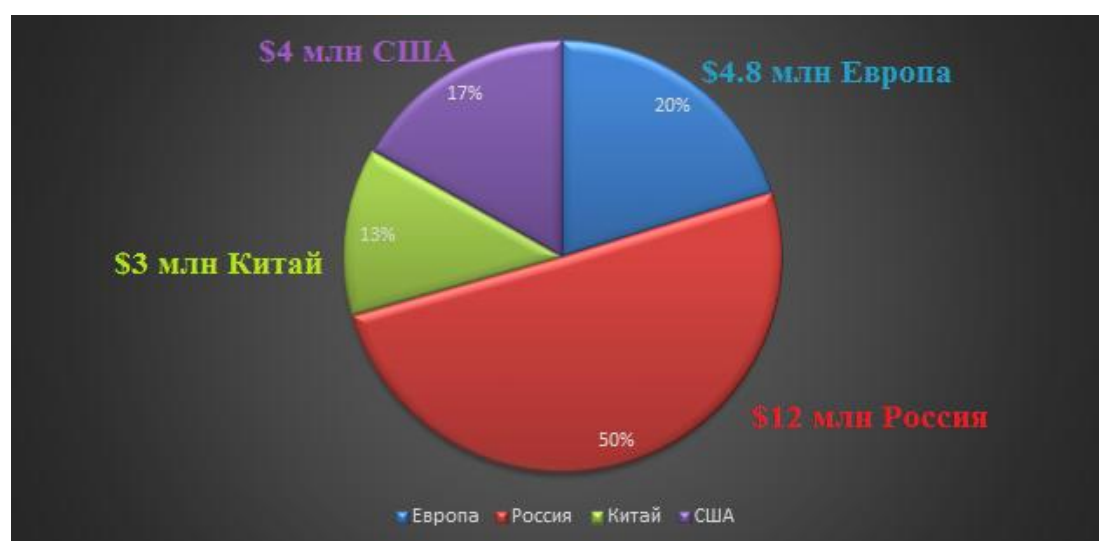


Рис. 1. Диаграмма вычисления сред для стран

Таблица 2

Сводная таблица технико-экономических показателей						
Наименование показателей	Измери- тель	Вариант				
		1	2	3	4	5
1.Общестроительные						
1. Стоимость сметной земля- ной полотны	Тысяч. р	2,1	1,9	2,1	2,2	2,3
1.1.Затраты и устройство- искусственных сооружений	тысяч. р	2326	3659	2145	1611	2731
1.2. Стоимость общего строи- тельства	тысяч. р	11386	14956	13642	11135	12977
1.3. Средняя-стоимость на 1 км	тысяч. р	365	346	403	323	376
2. Технические и транспортно-эксплуатационные						
2.1.Коэффициент развития трассы	-	1,2	0,7	0,6	0,5	1,1
2.2.Средний радиус закругле- ния	М	362	432	322	230	200
2.3.Максимальные повороты и их количество	м/шт	1100/3	960/3	1050/2	1000/2	990/2
2.4.Дополнительныпоосы на подъёме	кол/км	4/359	7/860	8/780	5/340	4/370
3.Экономические						
3.1.Годовые транспортные рас- ходы	тысяч. р	7920	6890	6740	7390	9875
3.2. Суммарные приведённые затраты	тысяч. р	24695	22311	2350	19583	22236

Вывод таблицы: «Выбор трассы» позволит решить все требуемые задачи оперативно и качественно. Итого, качественная визуализация результатов анализа послужит основой для отчётности заказчику строительства. Трудозатраты, связанные с расчётом сводной таблицы технико-экономических показателей и построением графиков коэффициентов аварийности и графиков скоростей, в среднем снизятся на 65 %

На сегодняшний день Россия выделяет миллиарды на ремонт и на построение новых дорог. Только итог такой, как были плохие дороги, так и остались. Бюджетные деньги уходят и уходят, но качество дорог как было плохое, так и осталось. В своем выводе я хочу донести, что Россия мировая держава, а не может справиться с такой проблемой. Давайте оттолкнемся в 90-е в то время дороги делали на качество и на выносливость. Но, увы, 90-е прошли, а время идет только вперед.

Литература.

1. А.Н. Зубец Качество жизни в городах России на сайте кафедры Прикладной социологии Финансового Университета при Правительстве РФ.
2. Федотова Г.А., Поспелова П.И. Справочная энциклопедия дорожника (том V) Проектирование автомобильных дорог Под ред.
3. В.В. Гавриш. Экономика дорожного строительства Часть 2.
4. Федотова Г.А., Поспелова П.И. Справочная энциклопедия дорожника.

## РОЛЬ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В МАЛОМ БИЗНЕСЕ

*Е.А. Стрековцова, лаборант*

*Юргинский технологический институт (филиал) Национального исследовательского*

*Томского политехнического университета*

*652055, Кемеровская обл., г. Юрга, ул. Ленинградская, 26, тел. 8(38451)77762*

*E-mail: katya-strek@mail.ru*

Малый бизнес – это одна из важнейших частей экономики 21 века. В экономически развитых странах благодаря именно малому бизнесу создается более 50% внутреннего и валового продукта, а